

## **Klima- og energiministerens svar på samrådsspørgsmål (Y, Z, Æ og Ø) om skibe, CO<sub>2</sub> og regulering d. 27. februar 2008**

### **Spørgsmål Y**

Hvilke initiativer agter klima- og energiministeren at tage for at få gennemført regulering af skibsfartens CO<sub>2</sub> udslip?

---

Jeg skal starte med at henvise til, at vi tidligere har drøftet en del spørgsmål om dette emne. Jeg kan henvise til min besvarelse af spørgsmål 15 og 47 (alm. del).

Jeg tager de mange spørgsmål som udtryk for, at udvalget mener at der er et behov for at tage hånd om skibsfartens udledning af CO<sub>2</sub>, og den holdning deler regeringen.

Som det derfor også vil være bekendt, er det regeringens holdning, at der skal findes en international løsning til at håndtere en international sektor. Hvis enkelte lande vælger at tage selvstændige initiativer, vil det ikke have nogen virkning, da rederierne blot vil udflage til andre lande. Det vil ikke gavne klimaet - eller økonomien for den sags skyld.

Skibsfart er et internationalt erhverv og det er derfor afgørende, at vi finder en international løsning. Kyoto-protokollen regulerer ikke international skibsfarts udledning af CO<sub>2</sub>, men peger på FN's Søfartsorganisation – IMO – som den organisation, der skal løfte opgaven.

Årsagen er, at vi i dag har bedre data end dengang man vedtog Kyoto-protokollen.

Det er helt i tråd med regeringens strategi, som netop peger på, at IMO har de bedste faglige og politiske forudsætninger for at finde en løsning til regulering af CO<sub>2</sub> udslip fra international skibsfart. Imidlertid har der indtil for nylig ikke været synderlig fremdrift i IMO. Men det ser glædeligvis ud til at være ved at ændre sig. Inden for det seneste år er der kommet langt mere fokus på denne sag i IMO og i skibsfartskredse i øvrigt.

Derfor har regeringen også som første prioritet valgt at arbejde intenst for at sikre, at IMO inden udgangen af oktober 2008, hvor IMO's miljøkomité – MEPC - afholder sit sidste møde i år viser verden, at organisationen kan og vil skabe grundlaget for konkret, bindende, global regulering af skibsfartens CO<sub>2</sub> udledning.

Løfter IMO ikke den opgave, vil vi fra dansk side - med udgangspunkt i resultatet fra klimakonferencen på Bali som åbner op for at se nærmere på sektorer - arbejde på at få skibsfarten omfattet af en kommende klimaaftale, som skal forhandles på plads i København i 2009.

Som sagt har vi derfor fokus på IMO frem til oktober 2008 – og det er ikke blot med korslagte arme at vi afventer slagets gang.

Danmark sendte i sommer, sammen med Portugal et stærkt budskab til MEPC om, at der påhviler IMO et globalt

ansvar for at tage hånd om skibsfartens CO<sub>2</sub> udledning, og at såfremt IMO ikke selv kan mønstre den fornødne fremdrift vil andre internationale eller regionale organisationer overtage ansvaret.

Indspillet var medvirkende til, at emnet fik en meget fremtrædende plads på MEPC's dagorden, og man nåede til enighed om, at nedsætte en arbejdsgruppe, der skulle komme med forslag til reguleringer. Resultatet af gruppens arbejde skal nu præsenteres på MEPC's møde i april 2008.

Danmark har bidraget løbende med materiale til arbejdsgruppen, og har været i dialog med en række af de større internationale brancheorganisationer, for netop at sikre, at også sektoren selv bidrager til fremdrift. Fra dansk side har man blandt andet indsendt et forslag om at afgiftsbelægge internationalt skibsbrændstof. Samtidig foreslår Danmark, at der etableres et CO<sub>2</sub>-indeks for nye skibe, således at man sikrer sig, at nye skibe er energieffektive.

Udover at bidrage til processen med konkrete forslag forsøger vi også at samle en politisk platform, der skal sikre fremdriften. Netop i dag afholdes en særlig workshop med nogle internationale nøgle-aktører, hvor vi skal drøfte mulighederne for at regulere skibsfartens CO<sub>2</sub>-emissioner. Det er forventning at vi med denne workshop kan skabe en dynamik, der kan føres ind i det videre arbejde i IMO.

Tager vi et kort blik på arbejdet med at forberede forhandlingerne op til klimakonferencen i København, kan

jeg oplyse, at vi fra dansk side arbejder på at Danmark skal være EU's faglige tovholder for skibsfartsområdet.

Som det forhåbentlig vil stå klart, trykker vi på alle de knapper vi kan og der er ingen tvivl om at emnet har høj prioritet på regeringens klimadagsorden. Det er også et punkt, hvor EU er med os.

Samtidig skal vi dog også holde os for øje, at det er afgørende, at også branchen optræder som medspiller, hvis vi skal tage hånd om udfordringen.

Jeg har været i en løbende dialog med Mærsk – både som miljøminister og som klima- og energiminister, hvor jeg gentagne gange har understreget, at skibsbranchen også skal tage et medansvar for den globale klimaeffekt. Det er i den forbindelse også min forståelse, at den danske skibsbranche gerne vil medvirke til at løfte udfordringen med at finde en global løsning.

I den forbindelse synes jeg også at det er opløftende, at Mærsk selv for nylig er kommet med et bud på deres samlede udledninger af CO<sub>2</sub> og at Mærsk samtidig har tilkendegivet i pressen, at de også er indstillet på at finde frem til løsninger. Mærsk har ikke haft overblikket over deres udledninger før nu.

## Spørgsmål Z

Hvilke krav kan der stilles til skibsfartens CO<sub>2</sub> -udslip med de nuværende regler?

---

Der eksisterer i dag ingen regulering af international skibsfarts CO<sub>2</sub> udledning. Det er den direkte konsekvens af, at skibsfarten ikke blev inkluderet i Kyoto i 1997.

Fra den nuværende regerings side arbejdes der i IMO-regi på at indføre en international CO<sub>2</sub>-afgift på skibsbrændstof samt på at stille CO<sub>2</sub>-krav til nye skibe vha. et CO<sub>2</sub> indeks.

## Spørgsmål Æ

EU har gennemført et regelsystem for regulering af luftfartens CO<sub>2</sub> udslip. Vil ministeren foreslå en tilsvarende model for skibsfartens CO<sub>2</sub> udslip, og hvordan vurderer ministeren mulighederne for at få vedtage sådanne regler i EU og FN's Søfartsorganisation, IMO?

---

Der forhandles i øjeblikket om et system i EU, der lader luftfartssektoren omfatte af EU's kvotehandelsystem. Der er således ikke endnu gennemført en regulering, men den ligger ikke langt fremme i horisonten.

Jeg synes at det har været rigtig opløftende at se, at EU udviser et globalt lederskab på luftfartsområdet i lyset af, at der internationalt ikke har været noget tegn på, at der hér kunne findes løsninger. ICAO havde den samme opgave som IMO, men var ikke i stand til at løfte den.

Derfor er jeg også positivt indstillet overfor, at EU tager initiativer på andre områder der ikke kan løftes internationalt – også inden for skibsfarten. I den anledning har Danmark ved flere lejligheder været med til at pege på, at EU skal være primus motor, hvis der internationalt skal udvises fremdrift på området.

Når det så er sagt ser jeg dog også en række problemer ved isolerede EU-løsninger. Skibsfart og luftfart afviger således markant fra hinanden når det kommer til transport- og adfærdsmønstre.

For det første kan skibsredere vælge at lade deres skibe registrere i det land, hvor rammevilkårene er bedst, for eksempel steder, hvor skibene ikke er omfattet af regler for CO<sub>2</sub> udledning. Det betyder, at hvis vi pålægger skibe der er registrerede i EU-lande, nogle særlig skrappe CO<sub>2</sub>-krav, vil de med stor sandsynlighed blot udflage til lande med lempeligere regler. Således vil vi være med til at skabe en konkurrencevridning mellem EU og 3. lande.

For det andet kan man ikke i lighed med den kommende EU regulering om luftfart, blot pålægge skibe, der lægger til havn i EU særlige CO<sub>2</sub> bestemmelser og tro, at problemet dermed er løst. Det ville meget hurtigt give anledning til omgåelse. Hvis eksempelvis et skib sejler fra Sydafrika til Rotterdam og efter EU-regler ville skulle betale en CO<sub>2</sub>-afgift eller en kvotepris baseret på den gennemsejlede rute, kunne skibet med fordel lægge til i en Nordafrikansk havn, omlaste varerne og derefter sejle til en europæisk havn. Herved vil den europæiske havn alene kunne opkræve for transport mellem Nordafrika og Europa, selvom det ikke svarer til den egentlige CO<sub>2</sub> belastning.

En international løsning vil være lettere at håndtere – og vi giver IMO én chance.

## Spørgsmål Ø

Hvordan kan man inkludere partikelforurening, NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub> m.m. i denne regulering, således at der på én gang hentes flere miljø- og sundhedsgevinster?

---

Indledningsvis skal jeg oplyse, at luftforurening fra skibe hører under Miljøministeriet.

Udslippet fra skibe er en vigtig kilde til luftforurening i Danmark, men denne luftforurening bliver allerede reguleret af IMO.

Det forventes, at IMO vil vedtage stramninger af reglerne allerede i år.

En sammenkædning af de to sager – luftforurening og CO<sub>2</sub> – på nuværende tidspunkt vil komplicere processen.